



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
FIRENZE

FLORE

Repository istituzionale dell'Università degli Studi di Firenze

Il progetto di Luigi Walter Moretti per il parcheggio sotterraneo a Villa Borghese, Roma, 1966-1972

Questa è la Versione finale referata (Post print/Accepted manuscript) della seguente pubblicazione:

Original Citation:

Il progetto di Luigi Walter Moretti per il parcheggio sotterraneo a Villa Borghese, Roma, 1966-1972 Il peso della terra; Luigi Walter Moretti's project for the underground parking lot in Villa Borghese, Rome, 1966-1972 The weight of the earth / Riccardo Butini. - In: FIRENZE ARCHITETTURA. - ISSN 1826-0772. - STAMPA. - 1.2018:(2018), pp. 64-71. [10.13128/FiAr-23679]

Availability:

This version is available at: 2158/1133186 since: 2021-04-06T23:14:30Z

Published version:

DOI: 10.13128/FiAr-23679

Terms of use:

Open Access

La pubblicazione è resa disponibile sotto le norme e i termini della licenza di deposito, secondo quanto stabilito dalla Policy per l'accesso aperto dell'Università degli Studi di Firenze (<https://www.sba.unifi.it/upload/policy-oa-2016-1.pdf>)

Publisher copyright claim:

(Article begins on next page)

FIRENZE architettura

1.2018



la costruzione dello spazio



Periodico semestrale
Anno XXII n.1

€ 14,00

Spedizione in abbonamento postale 70% Firenze

In copertina:
Louis Kahn
Kimbell Art Museum
foto Robert Shaw © Kimbell Art Museum, Fort Worth, Texas



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
FIRENZE

DIDA
DIPARTIMENTO DI
ARCHITETTURA

FIRENZE architettura

via della Mattonaia, 14 - 50121 Firenze - tel. 055/2755433 fax 055/2755355

Periodico semestrale*

Anno XXII n. 1 - 2018

ISSN 1826-0772 (print) - ISSN 2035-4444 (online)

Autorizzazione del Tribunale di Firenze n. 4725 del 25.09.1997

Direttore responsabile - Saverio Mecca

Direttore - Maria Grazia Eccheli

Comitato scientifico - Alberto Campo Baeza, Fabio Capanni, João Luís Carrilho da Graça, Francesco Cellini, Maria Grazia Eccheli, Adolfo Natalini, Fabrizio Rossi Prodi, Chris Younes, Paolo Zermani

Redazione - Fabrizio Arrigoni, Valerio Barberis, Riccardo Butini, Francesco Collotti, Fabio Fabbrizzi, Francesca Mugnai, Alberto Pireddu, Michelangelo Pivetta, Andrea Volpe, Claudio Zanirato

Collaboratori - Simone Barbi, Gabriele Bartocci, Caterina Lisini, Francesca Privitera

Collaboratori esterni - Gundula Rakowitz, Adelina Picone

Info-Grafica e Dtp - Massimo Battista - Laboratorio Comunicazione e Immagine

Segretaria di redazione e amministrazione - Donatella Cingottini e-mail: firenzearchitettura@gmail.com

Copyright: © The Author(s) 2018

This is an open access journal distributed under the Creative Commons Attribution-ShareAlike 4.0 International License
(CC BY-SA 4.0: <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/legalcode>)

published by

Firenze University Press

Università degli Studi di Firenze

Firenze University Press

via Cittadella, 7, 50144 Firenze Italy

www.fupress.com

Printed in Italy

Firenze Architettura on-line: www.fupress.com/fa

Gli scritti sono sottoposti alla valutazione del Comitato Scientifico e a lettori esterni con il criterio del DOUBLE BLIND-REVIEW

L'Editore è a disposizione di tutti gli eventuali proprietari di diritti sulle immagini riprodotte nel caso non si fosse riusciti a recuperarli per chiedere debita autorizzazione

The Publisher is available to all owners of any images reproduced rights in case had not been able to recover it to ask for proper authorization

chiuso in redazione luglio 2018 - stampa Officine Grafiche Francesco Giannini & Figli S.p.A. Napoli

*consultabile su Internet <http://tiny.cc/didaFA>

FIRENZE architettura

1.2018

	La costruzione dello spazio	3
editoriale	La struttura interiore <i>Paolo Zermani</i>	5
	Francesco Venezia - 100 giorni a Mendrisio	12
la costruzione dello spazio	Álvaro Siza Vieira - <i>Usiamo allora gli ormezzi al contrario</i> <i>Edoardo Cresci</i>	18
	Marina Tabassum Architects - Con la terra, la luce <i>Fabrizio Arrigoni</i>	26
	FT architects - Oltre la tettonica e l'estetica <i>Andrea Volpe</i>	34
	Emanuele Fidone e Bruno Messina - Per via di porre, per via di levare: la rovina come progetto <i>Bruno Messina</i>	42
	Francesco Cellini - Funzione struttura forma <i>Giulio Basili</i>	50
eredità del passato	Note sulla dimensione spaziale nell'opera di Pier Luigi Nervi <i>Annalisa Trentin</i>	56
	Il progetto di Luigi Walter Moretti per il parcheggio sotterraneo a Villa Borghese, Roma, 1966-1972 Il peso della terra <i>Riccardo Butini</i>	64
	Architettura come struttura di densità di energie <i>Alberto Pireddu</i>	72
	Una ragione quasi strutturale di decoro. Appunti sulla Rotonda per incontri a Settignano di Raffaello Fagnoni <i>Simone Barbi</i>	80
	Il Ponte Vespucci a Firenze. Una strada sul fiume. 1953-1957 Giuseppe Giorgio Gori, Enzo Gori, Ernesto Nelli, Riccardo Morandi <i>Fabio Fabbrizzi</i>	88
	Jean François Zevaco - Complesso termale di Sidi Harazem: "Oltre" la struttura <i>Francesca Privitera</i>	96
percorsi	Spazio tecnico verso spazio architettonico. Osservazioni sull'opera strutturale di Francesco di Giorgio Martini, dai bottini senesi alle fabbriche del Ducato di Montefeltro <i>Gabriele Bartocci</i>	104
	Napoli, incessanti latomie tra costruzione e forma del vuoto <i>Federica Visconti e Renato Capozzi</i>	112
	Luftschiff Zeppelin <i>Adolfo F.L. Baratta</i>	120
	Reale e Virtuale: l'attesa dell'Ultimo Uomo L'oscuramento del sapere teorico nel campo dell'esercizio umano dello spazio <i>Michelangelo Pivetta</i>	128
eventi	La Biennale di Venezia - 16ª Mostra Internazionale di Architettura <i>Adelina Picone</i>	136
letture a cura di:	Francesco Collotti, Angela Benfante, Valerio Perna, Luisa Rovero, Paola Galante, Alberto Terminio, Stefano Galassi, Valter Scelsi, Edoardo Cresci, Serena Acciai, Nicola Ruggieri	140

Dal 1966 al 1973 Luigi Moretti progetta e realizza per conto della Società Italiana per Condotte d'Acqua un parcheggio sotterraneo nel parco di Villa Borghese a Roma. Il progetto è concepito a partire dallo "spazio vuoto" dell'interno, dove il rapporto tra materia immateriale, "non materia" (lo spazio) e materia concreta è sublimato in modo esemplare a definire un'architettura dove tra forma e struttura non vi è distanza alcuna.

From 1966 to 1973 Luigi Moretti designed and built for the Società Italiana per Condotte d'Acqua an underground parking lot in the park of Villa Borghese in Rome. The project was conceived as deriving from the interior "empty space", where the connection between intangible matter, "non-matter" (space) and concrete matter is sublimated in an exemplary manner, creating an architecture in which there is no separation between form and structure.

Il progetto di Luigi Walter Moretti per il parcheggio sotterraneo a Villa Borghese, Roma, 1966-1972

Il peso della terra

Luigi Walter Moretti's project for the underground parking lot in Villa Borghese, Rome, 1966-1972

The weight of the earth

Riccardo Butini

Un'opera di architettura è dunque in ogni suo punto realtà e rappresentazione, cioè ogni suo punto deve identicamente soddisfare due categorie di esigenze così come del resto ogni altra arte.

Ogni punto è pertanto un fatto di ordine tecnico e funzionale, che sottostà cioè alle impostazioni parametriche della realtà e della tecnica, e un fatto espressivo.

È necessaria qui una precisazione fondamentale: un'opera di architettura è realtà e rappresentazione se, naturalmente, esiste volontà di rappresentazione cioè volontà espressiva. Se manca questa volontà o spinta l'architettura non ha luogo e rimane soltanto un fatto di pura costruzione o meglio di pura tecnica, soggetto quindi all'invecchiamento della tecnica e non già alla immutabilità, immortalità, della forma.*

Nella prima metà degli anni Sessanta l'amministrazione comunale di Roma intraprende una politica urbana volta alla riduzione della presenza di automobili in aree particolarmente interessate dai flussi turistici e di pregio architettonico.

L'obiettivo è perseguito individuando due aree dove realizzare delle capienti autorimesse multipiano che potessero "liberare" la superficie di strade, piazze e parchi che negli ultimi decenni sono state progressivamente trasformate in parcheggi a raso. «È intendimento del Comune – si legge in un verbale che riporta quanto espresso dai tecnici del Comune – ottenere, con la costruzione di due parcheggi, la liberazione delle strade dalle auto in sosta le quali ne limitano la portata veicolare»¹. Il primo da realizzarsi nell'area del Galoppatoio e del parco di Villa Borghese, vasta e di notevole pregio paesaggistico (paesistico) a contatto con le Mura Aureliane, mentre il secondo interessa l'area di Piazza

A work of architecture is in all of its aspects both reality and representation, in other words each of its elements must satisfy two categories of requirements, in the same way as any other form of art.

Every element is therefore an issue of a technical and functional order, which underlies the parametric configuration of reality and technique, as well as an expressive fact.

An essential clarification is necessary here: a work of architecture is both reality and representation if, naturally, there is a will for representation, that is an expressive desire. If this will or thrust is missing architecture does not exist, and remains a fact of pure construction, or rather of pure technique, thus subjected to the ageing of technique, and no longer to the immutability, the immortality of form.*

During the early Sixties the Municipal administration of Rome undertook an urban policy aimed at reducing the presence of automobiles in areas of particular interest to tourism and of architectural value.

This goal was pursued by identifying the areas where to build multi-storey garages that could "liberate" the surface of streets, squares and parks, which over the past few years had been progressively transformed into parking lots. «It is the intention of the Municipality – it can be read in a communication which reports the opinion of the technicians of the Municipality – to obtain through the construction of two parking lots, the liberation of the streets from parked cars which reduce the vehicular traffic capacity»¹. The first is to be constructed in the area of the Galoppatoio and of the park of Villa Borghese, vast and with a remarkable value in terms of landscape, that lies adjacent to the Aurelian Walls, while the second is to be built in the area of Piazza Adriana and «should, in the near future, serve not only the Palace of



Adriana e «dovrebbe, in un non lontano futuro, servire oltre il palazzo di Giustizia e piazza Cavour anche le vicinanze oltretevere fino a piazza Navona»².

L'amministrazione comunale, nel 1966, bandisce un concorso-appalto per individuare il progetto da rendere esecutivo «per la costruzione di un'autorimessa sotterranea, capace di 1.000 autoveicoli, ed aumentabile fino a 3.000, al Galoppatoio di Villa Borghese» che «dovrebbe fornire lo spazio necessario per recepire le auto che attualmente insistono su quasi tutta l'area di Villa Borghese, in modo da liberare questo magnifico parco dall'attuale traffico di percorrenza e di sosta, ridonandogli il suo antico volto di particolare bellezza e riaprendolo così all'uso che gli compete per i cittadini e particolarmente per i bambini»³.

La Società Italiana per Condotte d'Acqua, tra i partecipanti, si affida per la progettazione architettonica a Moretti⁴, coordina un numeroso gruppo di progettisti con specifiche competenze disciplinari, richieste dalla complessità del tema da affrontare: dagli studi su viabilità e sosta, sulla rete dei collegamenti pedonali con le aree vicine e il centro, alle indagini archeologiche, agli approfondimenti strutturali e impiantistici, infine gli aspetti economici relativi alla costruzione e gestione.

L'esperienza progettuale, nonostante i sempre più frequenti ricoveri in clinica per complicazioni cardiache, è condotta con grande attenzione da Moretti; i rapporti intercorsi tra la committenza e l'architetto durante questo periodo sono documentati da una interessante e curiosa corrispondenza, che consente di cogliere alcuni importanti particolari sulle scelte progettuali, oltre a testimoniare quanto l'architetto tenesse a questo lavoro, costantemente impegnato a «far sì il parcheggio sotterraneo [...] venga quell'opera interessante che si prospetta»⁵.

In una bozza di relazione inviata il 4 settembre 1968 all'Ingegnere Renzo Rosi⁶ (responsabile per la Società italiana per condotte d'acqua) Moretti espone le principali scelte progettuali e le modifiche apportate al progetto iniziale, dalla capienza del parcheggio, alla riduzione di un piano (da tre a due) al trattamento degli spazi accessori.

«Con la premessa di aver strutturato il "serbatoio" con una maglia costruttiva regolare, continua e simmetrica (al contrario del disegno dinamico dell'area di distribuzione), l'autorimessa si presenta di estrema chiarezza e semplicità di linee. Tutto il giuoco estetico è appoggiato sull'impianto strutturale disegnato con estrema cura nella sua linea strutturale ed estetica – spiega Moretti riguardo ai *Caratteri estetici dell'opera*, prima di descrivere le *Sistemazioni esterne superficiali dello spazio adibito a Galoppatoio e a giardino* – Sono soltanto più accuratamente studiati gli spazi relativi alla cavallerizza privata, alle scuderie e allo spazio per i concorsi ippici ed allenamenti. Il profilo del terreno rimane nella sua configurazione plastica attuale, salvo alcuni necessari livellamenti per dare un aspetto più coordinato alla intera superficie.

Il problema degli alberi è stato particolarmente studiato e si proporranno a parte soluzioni che garantiscano progetti l'aspetto paesistico attuale della zona»⁷.

In questi passaggi essenziali, seppure contenuti in una relazione "tecnica", è delineata la fisionomia del progetto che gradualmente è messa a pulito, per rispondere alle richieste della committenza, ma senza togliere forza ad un'idea di architettura di servizio disposta, sì, ad una revisione imposta dalle «nuove misure», ma senza rinunciare alla «libera espressione formale»⁸.

Il progetto, quindi, lavora evidentemente su due piani: quello del sottosuolo, che riguarda il parcheggio vero e proprio, sviluppato in maniera da soddisfare l'esigenza primaria di alloggiare molti posti macchina e cercare una connessione con le zone cui l'organismo si relaziona, attraverso una rete di percorsi sotterranei. La maglia

Justice and Piazza Cavour, but also the neighbouring areas across the Tiber as far as Piazza Navona»².

The Municipal administration published a competition for tender with the purpose of selecting a project «for the construction of an underground parking lot for 1,000 vehicles, which may be increased to 3,000, at the Galoppatoio of Villa Borghese» that «should provide the necessary space for parking the cars which currently occupy most of the area of Villa Borghese, so as to liberate this magnificent park from its current transit and parking vehicular traffic, reinstating its ancient appearance of beauty and re-opening it as well to its appropriate use by citizens in general and especially children»³.

The Società Italiana per Condotte d'Acqua, one of the participating entities, entrusted the architectural design to Moretti⁴, who coordinated a large group of designers and architects with specific disciplinary competencies, required due to the complexity of the subject: from studies regarding road and parking networks, pedestrian networks connecting to neighbouring areas and the center, archaeological research, structural and layout details, and finally the economic aspects concerning construction and management.

The experience of the project, despite the increasingly frequent visits to the hospital due to heart problems, is carried out with great attention by Moretti; the relations between the clients and the architect during this period are documented by an interesting and curious correspondence which permits grasping some important details concerning project choices, and provides as well proof of how important this work was for the architect, who was constantly committed to «making sure that the underground parking lot [...] should become that interesting work that has been envisioned»⁵.

In a draft of a report sent on September 4, 1968 to Engineer Renzo Rosi⁶ (representative of the Società italiana per condotte d'acqua) Moretti presents the main project choices and the modifications made to the original project, from the capacity of the parking lot to the reduction of a level (from three to two) to the treatment of accessory spaces.

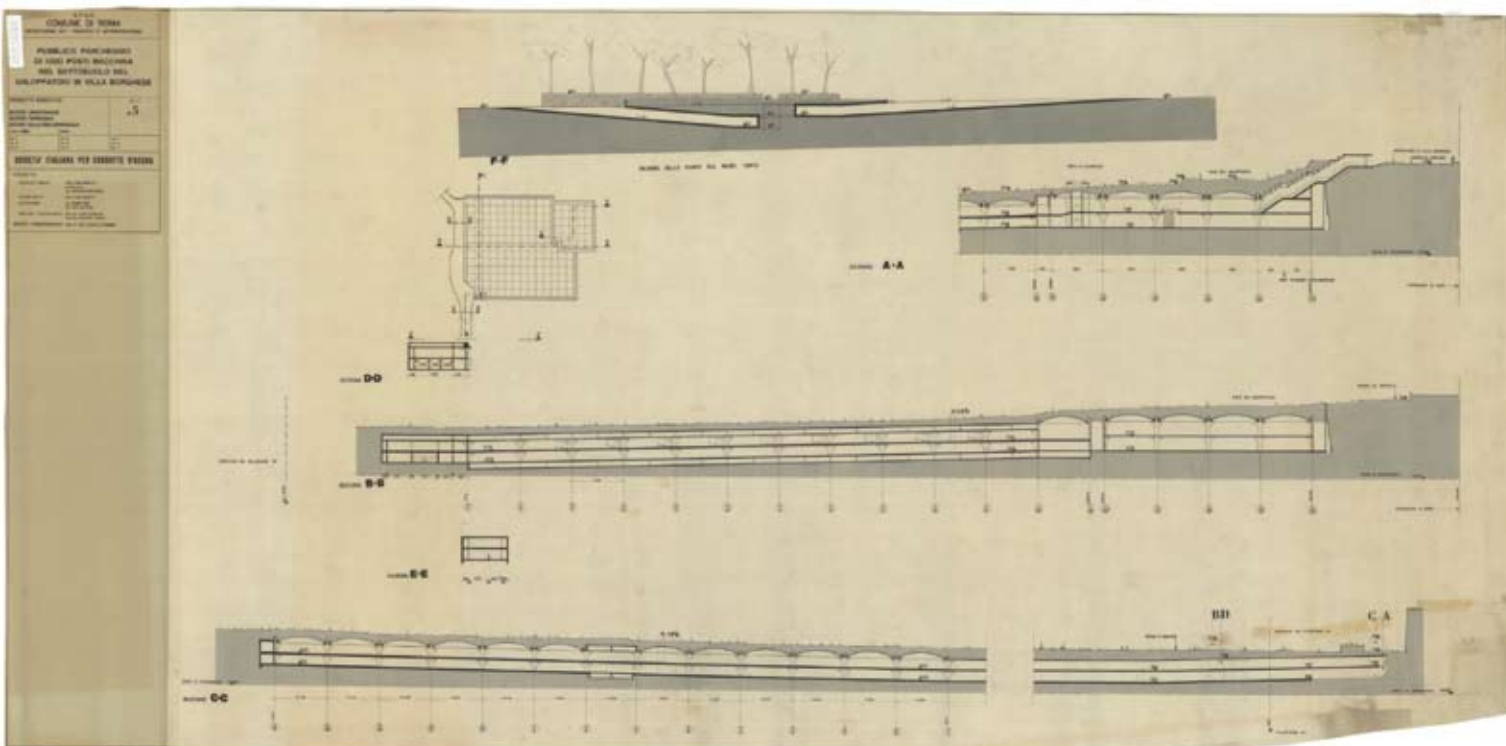
«With the premise of having structured the "reservoir" with a regular constructive mesh, continuous and symmetrical (contrary to the dynamic design of the distribution area), the parking lot is presented with extreme clarity and simplicity in its lines. The entire aesthetic play is supported on the structural layout designed with great care in its structural and aesthetic line – explains Moretti regarding the *Aesthetic features of the work*, before describing the *Superficial external layout of the space used for the Galoppatoio and the garden* –, only the spaces devoted to the private stables, riding school and the space for horse training and shows are more accurately studied.

The profile of the land remains in its current plastic configuration, with the exception of some necessary levelling interventions for giving a more coordinated aspect to the entire surface.

The problem of trees was especially studied and solutions that guarantee the current aspect of the area in terms of landscape will be proposed separately»⁷.

In these essential landscapes, although contained in a "technical" relationship, the physiognomy of the project is delineated and gradually refined, in order to respond to the requirements of the clients, yet without undermining the idea of a service architecture open to a revision imposed by the "new measures", but without renouncing to the "free formal expression»⁸.

The project therefore evidently works on two levels: that of the underground, which concerns the parking lot itself, developed in such a way as to satisfy the primary requirement of offering many parking spaces and another which establishes a connection with the areas with which the structure is related, through a network of underground pathways. The square mesh of the load-bearing elements has interaxes (13,50x13,50 m) which allow a good usage of



Disegni e fotografie conservati presso
Archivio Centrale dello Stato, Roma, Fondo Luigi Moretti

p. 65
Pianta generale a livello del Galoppatoio con analisi del traffico interno automobilistico e pedonale
ACS_MOR_Progetti_251_ES_015
Foto dell'interno al piano -2
DVD arc_mor_jpg300_2, moretti_02556
p. 67
Sezione longitudinale, sezione trasversale, sezione sulla zona commerciale
ACS_MOR_Progetti_251_ES_062.
Foto dell'interno al piano -1
DVD arc_mor_jpg300_2, moretti_02562
pp. 68-69
Foto dell'interno al piano -1
DVD arc_mor_jpg300_2, moretti_02558.
Foto dell'interno al piano -1
DVD arc_mor_jpg300_2, moretti_02559
p. 71
Pianta generale del 3° interrato con analisi del traffico interno automobilistico e pedonale
ACS_MOR_Progetti_251_ES_012.
Pianta generale del 2° interrato con analisi del traffico interno automobilistico e pedonale
ACS_MOR_Progetti_251_ES_013



quadrata degli elementi portanti ha interassi, 13,50x13,50 m, tali che consentano una buona utilizzazione degli spazi coperti, disposti su due livelli. La struttura e lo spazio sono scanditi da pilastri a ombrello che si raccordano, ora in soffitti cassettonati (livello -2) ora in una sequenza di "calotte" (livello -1), interrotti in alcuni punti da elementi cilindrici che arrivano in superficie determinando le prese d'aria e le uscite di sicurezza. «Su un piano diverso si sviluppa la seconda parte dell'intervento, quella in quota, studiata per la connessione con le presenze storiche e naturali con le quali il parcheggio viene a trovarsi in contatto»⁹. I fori di presa d'aria circolari sono «rivestiti di verde, tali da creare delle vere e proprie aiuole che ben legano con l'assetto del parco»¹⁰. Moretti affronta in tema dell'ipogeo, dello spazio cavo, evocando una spazialità sotterranea che suggerisce la lettura di una condizione archeologica – sebbene nell'area di progetto non vi siano stati ritrovamenti – che non trova espressione più alta al mondo di quella romana.

«Lo spazio interno è la ragione principale, o addirittura ragione di nascita della fabbrica»¹¹.

In questo caso «il sentimento di violenta espansione che dall'interno delle strutture vuole versarsi verso l'esterno»¹² non può, come in altri progetti, condensarsi nella superficie della facciata, qui praticamente assente, e da luogo ad un fenomeno tutto interiore. Sotto la copertura a «calotta sferica a parete sottile»¹³ del primo piano interrato si sente chiaramente il peso della terra. Lo spiegano bene le sezioni, dove gli strati sovrapposti sono in sequenza,

covered spaces, distributed on two levels. The structure and the space are articulated by umbrella-like pillars that link to box-shaped ceilings (level -2) or in sequences of "calottes" (level -1), interrupted at some points by cylindrical elements that reach the surface, determining air-takes and safety exits. «The second part of the intervention is developed on a different level, the upper one, studied for the connection with historical and natural structures present with which the parking lot comes into contact»⁹. The circular air-take holes are «covered in greenery, so as to create flowerbeds that connect adequately with the layout of the park»¹⁰.

Moretti addresses the topic of the underground, of the hollow space, evoking an hypogean spatiality that suggests the interpretation of an archaeological condition – although there were no finds in the area of the project – that finds in Rome its greatest expression.

«The interior space is the main reason, or even the reason for the origin of the structure»¹¹.

In this case «the feeling of violent expansion which from within the structures tends outward»¹² cannot, as in other projects, be condensed on the surface of the facade, which here is practically absent, and gives place to an entirely interior phenomenon.

Under the «thin walled spherical cap»¹³ covering of the first underground level the weight of the earth can be clearly felt. This is well explained by the sections, in which the superimposed strata are sequenced from below upward, the two levels of the parking lot covered by three metres of earth, as expressly requested during the competition phase.



dal basso verso l'alto i due livelli dell'autorimessa sovrastati da ben tre metri di terra riportata, come già espressamente richiesto in fase di concorso.

La luce che penetra dai grandi "occhi" della copertura si diffonde gradualmente: scivola sulle superfici in c.a. a vista e indugia sugli elementi di connessione, attentamente disegnati, creando marcati contrappunti chiaroscurali che contribuiscono, assieme all'articolazione strutturale, a creare una forte tensione luministica.

Struttura e forma, nell'intimo e indispensabile legame rinnovano il loro compito di originari elementi dello spazio architettonico.

«Nella struttura monocroma – scrive Moretti – la qualità ed il ruolo tectonico delle forme è leggibile per la modulazione plastica della forma stessa»¹⁴.

Il rapporto tra materia immateriale, "non materia" (lo spazio) e materia concreta è qui sublimato in modo esemplare a definire un'architettura dove tra forma e struttura non vi è distanza alcuna.

Quello del parcheggio di Villa Borghese è un Moretti maturo e libero da preconcetti formali, interessato a «trovare nuove modulazioni agli usurati schemi di volumi prismatici, individuando nuove forme dinamiche che vivano del giuoco di contrappunto (curvature, luce, materia, ecc...) dell'une sull'altre»¹⁵, che caratterizzano alcuni progetti di quel periodo¹⁶. Anche per questa opera potremmo sostenere che attinga a «quella realtà di pure relazioni tra qualità spaziali, costruttive e plastiche che trova piena corrispondenza con le analisi compiute negli scritti del secondo dopoguerra – molti dei quali pubblicati nelle pagine della rivista *Spazio*, da lui fondata e diretta. In essi Moretti – sottolinea Marco Mulazzani nel saggio

The light that penetrates from the large "eyes" of the roof gradually propagates: it slides on the surfaces in reinforced concrete and lingers on the carefully designed connecting elements, creating *chiaroscuro* counterpoints that contribute, together with the structural articulation, to create a strong luminist tension.

Structure and form, in their intimate and necessary link, renew their task of original elements of architectural space.

«In the monochrome structure – writes Moretti – the quality and the tectonic role of the forms is readable due to the plastic modulation of form itself»¹⁴.

The connection between intangible matter, "non-matter" (space) and concrete matter is sublimated in an exemplary manner, creating an architecture in which there is no separation between form and structure.

The Moretti who designed the parking lot of Villa Borghese is a mature architect free from preconceptions, interested in «finding new modulazioni for the used schemes of prismatic volumes, identifying new dynamic forms that live from the play of the counterpoints (curves, light, matter, etc.) with each other»¹⁵, that characterise some of the projects of that period¹⁶. Also for this work we could say that it draws fully from «that reality of pure relationships between spatial, constructive and plastic qualities that finds a full correspondence with the analyses carried out in the writings from the second after-war period – many of which were published in the pages of the journal *Spazio*, which he founded and edited. In them Moretti – Marco Mulazzani underlines in his essay *Le forme nello spazio di Luigi Moretti*¹⁷ – describes space as "negative

*Le forme nello spazio di Luigi Moretti*¹⁷ – descrive lo spazio come “volume negativo”, sorta di solido conformabile al pari della materia che a esso si oppone».”

L'opera di Moretti, oltre ogni aspettativa, raggiunge una dimensione lirica che troverà uno dei momenti di massima espressione nel rapporto con l'arte in occasione della mostra internazionale *Contemporanea*¹⁸ per la quale il parcheggio sotterraneo è utilizzato come originale spazio espositivo. L'architetto romano indaga un tema prettamente funzionale, quello del parcheggio sotterraneo, nato in epoca moderna per rispondere all'esigenza di un aggiornamento della città storica, con la consapevolezza che la voce «Architettura» ha visto cambiare i «sui contenuti, così diversi nel tempo, così distanti nelle prospettive future, da quelli che si perdono nella storia lontana», ma con la certezza che «questa voce rimane purtuttavia, e rimarrà con un fascino antico e misterioso [...] che non dovremmo mai scalfire, specialmente nella sua natura etica, cioè nella rettitudine e nella decisione del fare e del pensare “*ex fabrica et ratione*”»¹⁹.

* L. Moretti, *Struttura come forma*, in «Spazio», a. III, n. 6, dicembre 1951-aprile 1952, pp. 21-30 e 110.

¹ Dal verbale relativo all'incontro con i tecnici del Comune, datato 5 gennaio 1967, Archivio Centrale dello Stato, Fondo Luigi Moretti.

² Ibid.

³ Dalla relazione presentata con il progetto di Appalto Concorso, Archivio Centrale dello Stato, Fondo Luigi Moretti.

⁴ La vicenda relativa alla progettazione dei parcheggi sotterranei vede direttamente coinvolto l'architetto romano Luigi (Walter) Moretti chiamato a elaborare una proposta per entrambe le aree scelte, negli anni che vanno dal 1966 al 1972 (Villa Borghese, 1966-1972, realizzato; Piazza Adriana, 1966-1967).

⁵ Dalla lettera del 21 aprile 1970 indirizzata all'Ing. Renzo Rosi (Società Italiana per Condotte d'Acqua), Archivio Centrale dello Stato, Fondo Luigi Moretti.

⁶ L'Ingegnere Rosi avrà un ruolo determinante nell'intera vicenda e potrà dare un contributo concreto nella progettazione. In una lettera a lui inviata il 20 novembre 1971 Moretti scrive: “Caro Ingegnere, due delle principali riviste internazionali mi hanno richiesto il sistema urbanistico, piante e fotografie del parcheggio di Villa Borghese, così pure due riviste italiane. Sono lieto di queste richieste, ma ho pensato che, per la esattezza storica, il progetto dovrebbe portare il mio nome e insieme il Suo, poiché le forme – come da Lei interpretate strutturalmente – sono certamente parte inscindibile dal progetto architettonico”, Archivio Centrale dello Stato, Fondo Luigi Moretti.

⁷ Dalla relazione di progetto inviata il 4 settembre 1968 all'Ingegnere Rosi, Archivio Centrale dello Stato, Fondo Luigi Moretti.

⁸ Dal discorso tenuto all'Accademia di San Luca il 16 aprile 1964 dall'accademico Arch. Luigi Moretti.

⁹ S. Santucci, (a cura di), *Luigi Moretti*, Zanichelli, 1986.

¹⁰ Ibid.

¹¹ L. Moretti, *Strutture e sequenze di spazi*, in «Spazio», a. IV, n. 7, dicembre 1952-aprile 1953, pp. 9-20 e 107-108.

¹² Da L. Moretti, *Un movimento erompente, dall'interno all'esterno*, in «Domus: rivista mensile di arredamento, architettura ed arte», n.428 del 1965.

¹³ Dalla relazione presentata con il progetto di Appalto Concorso, Archivio Centrale dello Stato, Fondo Luigi Moretti.

¹⁴ L. Moretti, *Colore di Venezia*, in «Spazio», a. I, n. 3, ottobre 1950, pp. 33-39.

¹⁵ L. Moretti, *Un movimento erompente etc.*, cit.

¹⁶ Si guardino certe soluzioni adottate per i progetti delle Case di abitazione a Monte Mario, Roma (1962), della Sistemazione del complesso termale delle Fonti di Bonifacio VIII, Fiuggi (1965) o di Villa La Califfa, Santa Marinella (1967).

¹⁷ M. Mulazzani, *Le forme nello spazio di Luigi Moretti*, in F. Bucci e M. Mulazzani, (a cura di), *Luigi Moretti. Opere e scritti*, Electa, Milano 2000, p. 12.

¹⁸ «La mostra – si legge sulle pagine di «Domus» n. 531 – si tiene in Roma, al Parcheggio di Villa Borghese, l'enorme garage sotterraneo progettato da Luigi Moretti. Dura dal novembre 1973 alla fine del marzo 1974.»

¹⁹ Dal discorso tenuto all'Accademia di San Luca il 16 aprile 1964 dall'accademico Arch. Luigi Moretti.

volume”, as a sort of solid that takes the shape of the matter that opposes it».

Moretti's work, beyond any expectation, reaches a lyrical dimension that finds one of the moments of greatest expression in the link to art on the occasion of the international exhibition *Contemporanea*¹⁸ for which the underground parking lot was used as original exhibition space. The Roman architect inquires into a purely functional theme, that of the underground parking lot, which originated in the modern era in order to respond to the needs of modernising the historical city, with the awareness that the term «Architecture» has seen a change in «its contents, so different in time, so distant in its future perspectives, from those that are lost in a faraway history», but with the certainty that «this voice remains, however, and will continue to do so, with an ancient and mysterious fascination [...] that we should never undermine, especially in its ethical nature, that is in the integrity and in the decision of doing and thinking “*ex fabrica et ratione*”»¹⁹.

Translation by Luis Gatt

* L. Moretti, *Struttura come forma*, in «Spazio», a. III, n. 6, December 1951 - April 1952, pp. 21-30 e 110.

¹ From the minutes of the meeting with the technicians from the Municipality, dated January 5, 1967, Archivio Centrale dello Stato, Fondo Luigi Moretti.

² Ibid.

³ From the report presented with the project to the Tender, Archivio Centrale dello Stato, Fondo Luigi Moretti.

⁴ The Roman architect Luigi (Walter) Moretti was directly involved in the events regarding the design of the underground parking lot. He was entrusted with the elaboration of a proposal for both areas chosen, in the years between 1966 and 1972 (Villa Borghese, 1966-1972, completed; Piazza Adriana, 1966-1967).

⁵ From the letter dated April 21, 1970 addressed to Engineer Renzo Rosi (Società Italiana per Condotte d'Acqua), Archivio Centrale dello Stato, Fondo Luigi Moretti.

⁶ Engineer Rosi played a fundamental role in the entire affair and gave a concrete contribution to the design. In a letter sent to him on November 20, 1971 Moretti wrote: “Dear Engineer, two of the main international journals have asked me for the urban planning system, plans and photographs of the parking lot in Villa Borghese, as well as two Italian journals. I am pleased by these requests, yet I thought that, for the sake of historical accuracy the project should bear your name together with mine since the forms – structurally interpreted by you – are certainly an inseparable from the architectural project”, Archivio Centrale dello Stato, Fondo Luigi Moretti.

⁷ From the report concerning the project sent on September 4 to Engineer Rosi, Archivio Centrale dello Stato, Fondo Luigi Moretti.

⁸ From the lecture given at the Accademia di San Luca on April 16, 1964 by the academic Architect Luigi Moretti.

⁹ S. Santucci, (ed.), *Luigi Moretti*, Zanichelli, 1986.

¹⁰ Ibid.

¹¹ L. Moretti, *Strutture e sequenze di spazi*, in «Spazio», a. IV, n. 7, December 1952 - April 1953, pp. 9-20 e 107-108.

¹² From L. Moretti, *Un movimento erompente, dall'interno all'esterno*, in «Domus: rivista mensile di arredamento, architettura ed arte», n.428 of 1965.

¹³ From the report presented with the project for Tender, Archivio Centrale dello Stato, Fondo Luigi Moretti.

¹⁴ L. Moretti, *Colore di Venezia*, in «Spazio», a. I, n. 3, October 1950, pp. 33-39.

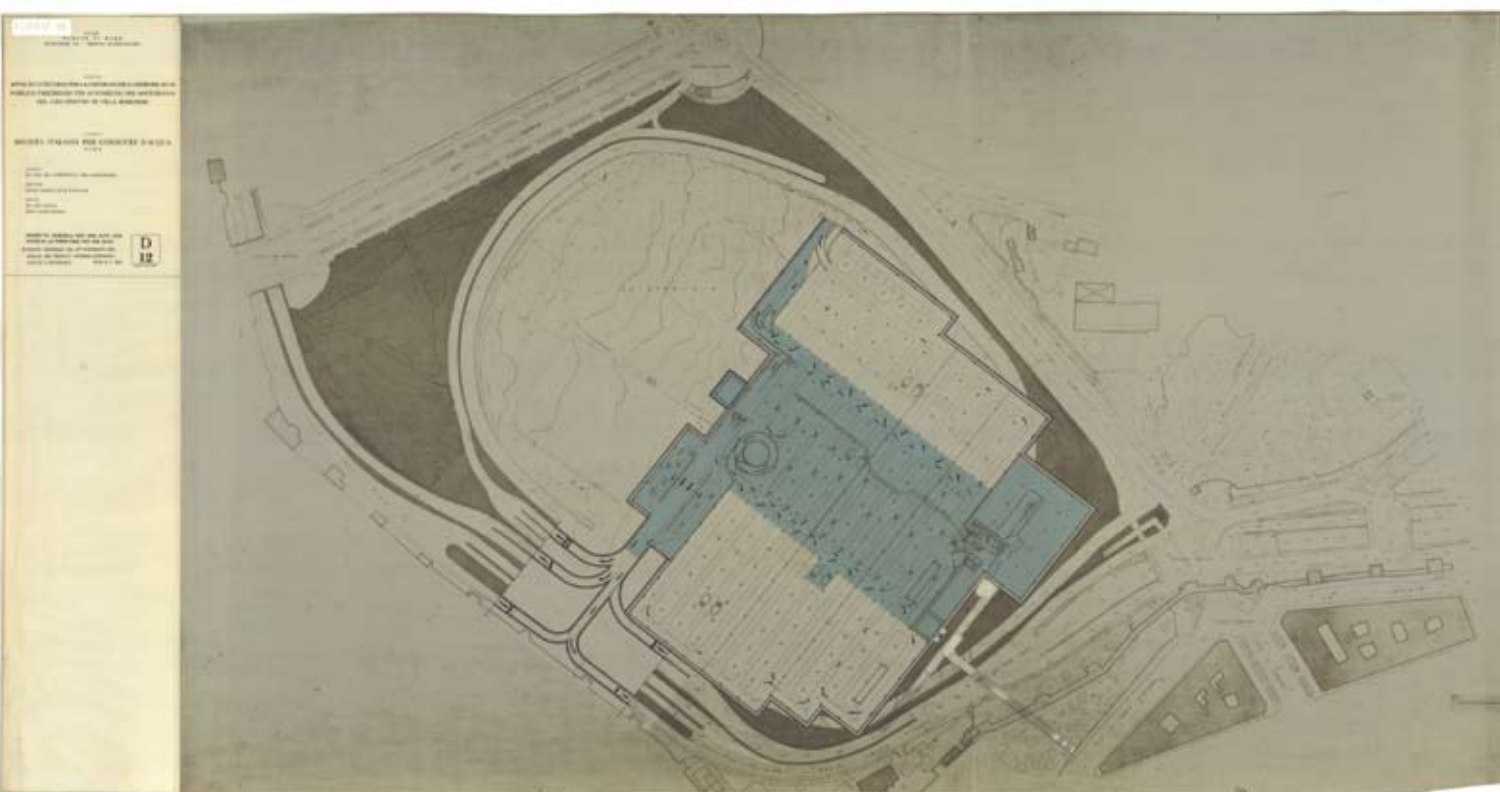
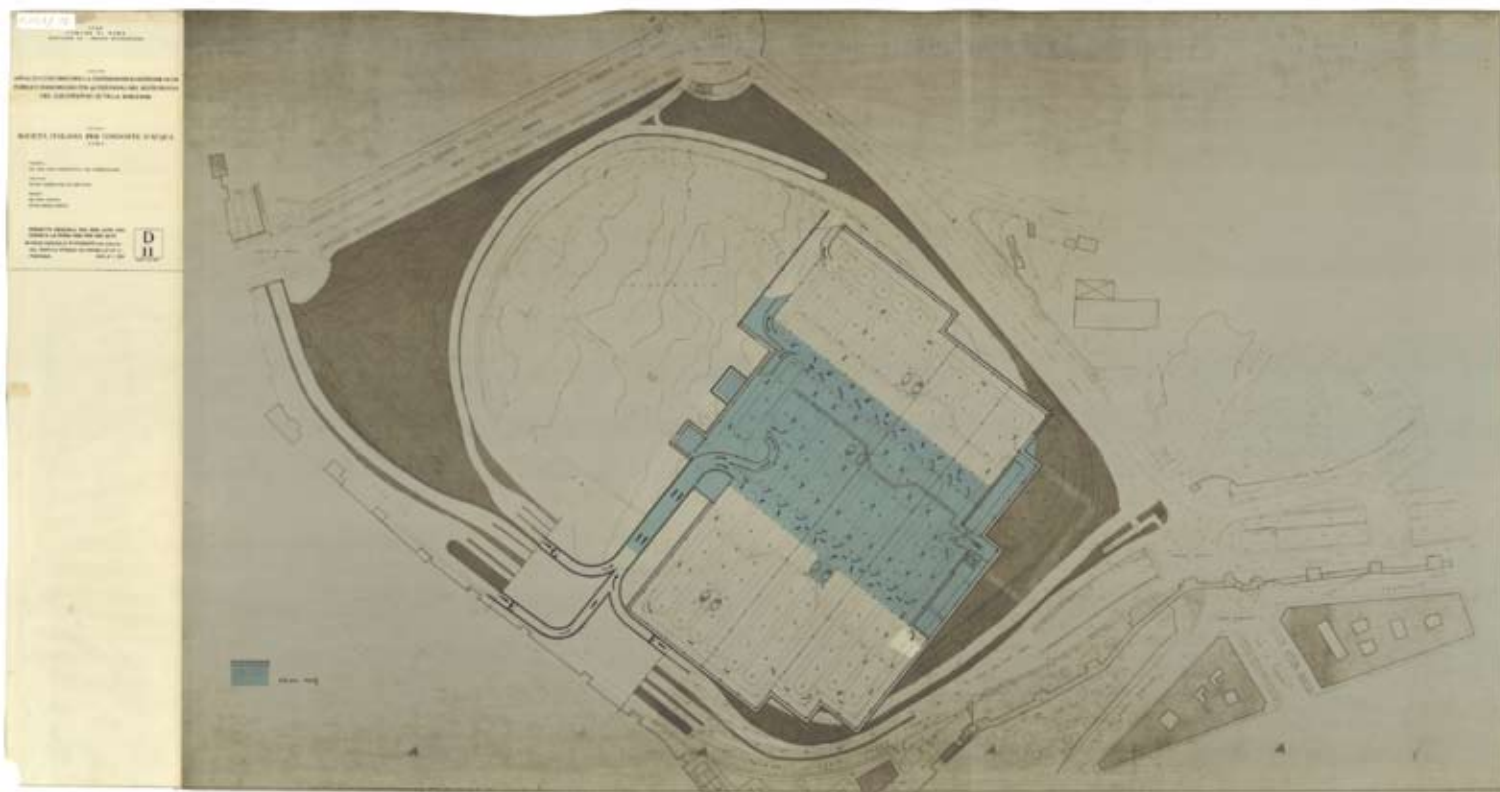
¹⁵ L. Moretti, *Un movimento erompente etc.*, cit.

¹⁶ See certain solutions adopted for the projects for the Residences in Monte Mario, Roma (1962), the new layout for the thermal complex of the Fonti di Bonifacio VIII, Fiuggi (1965) or of Villa La Califfa, Santa Marinella (1967).

¹⁷ M. Mulazzani, *Le forme nello spazio di Luigi Moretti*, in F. Bucci e M. Mulazzani, (ed.), *Luigi Moretti. Opere e scritti*, Electa, Milano 2000, p. 12.

¹⁸ «The exhibition – it says in the pages of «Domus» n. 531 – takes place in Rome, at the Parking lot of Villa Borghese, the enormous underground garage designed by Luigi Moretti. It will be open from November 1973 to the end of March 1974.»

¹⁹ From the lecture given at the Accademia di San Luca on April, 1964 by the academic Architect Luigi Moretti.



ISSN 1826-0772



9 771826 077002 >